# Die Luftschiffahrt in staats- und völkerrechtlicher Hinsicht.

---

Inaugural-Dissertation

zur

**Erlangung der Doktorwürde**

der

**juristischen Fakultät**

der

Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

vorgelegt von

**Edgar Daus**

aus Hamburg.

Referendar am Amtsgericht zu Hamburg.

Approbiert am 10. Oktober 1908.

---

**Erlangen.**

Druck der Universitäts-Buchdruckerei von E. Th. Jacob.

**1908.**

101

Referent: Univ.-Professor Dr. Allfeld.

Seiner Magnifizenz

Herrn Bürgermeister

Dr. Johann Heinrich Burchard

zugeeignet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549828_0018

## Literaturverzeichnis der direkt oder indirekt verwendeten Werke nebst sonstiger Quellenangabe.


1. Annuaire de l'institut de droit international: 19. Bd. Paris (Pedone) 1902.
2. J. Bender: (M. Gebhardt) Allgemeines Staatsrecht. IX. Aufl. 2. Teil. Berlin (Trenkel) 1904.
3. H. Bischoff: Grundriss des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. Graz (Pock) 1868.
4. J. C. Bluntschli: Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten. III. Aufl. Nördlingen (Beck) 1878.
5. H. Bonfils: Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis (III. Aufl. von P. Fauchille; übersetzt von A. Grah). Berlin (Heymann) 1901.
6. A. Bulmerincq: Praxis, Theorie und Codifikation des Völkerrechts. Leipzig (Duncker und Humblot) 1874.
7. Deutsches Weissbuch über die zweite Haager Friedenskonferenz.
8. Ergebnisse der zweiten Friedenskonferenz (Beiheft zur Marine-Rundschau: Februarheft). Berlin (Mittler) 1908.
9. P. Fauchille: Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. Paris (Pedone) 1901.
10. A. Freiherr Hold v. Ferneck: Die Kriegskonterbande. Wien (Manz) 1907.
11. D. D. Field: Outlines of an international law. New-York 1872.
12. C. V. Fricker: Gebiet und Gebietshoheit. Tübingen (Laupp) 1901.
13. A. H. Fried: Die zweite Haager Konferenz. Leipzig (Elischer) 1908.
14. C. Gareis: Institutionen des Völkerrechts. Giessen (Roth) 1888.
15. Grünwald: Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. Hannover (Helwing) 1908.
16. A. Haenel: Deutsches Staatsrecht. Leipzig (Duncker und Humblot) 1899.
17. Hall: A treatiseon of international law. London 1890.
18. P. Heilborn: Das System des Völkerrechts. Berlin (Springer) 1896.

19. A. Hildebrandt: Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung. München und Berlin (Oldenbourg) 1907.
20. Fr. v. Holtzendorff: Handbuch des Völkerrechts. Bd. 1—4. Hamburg (Richter) 1889.
21. K. W. Jurich: Grundzüge des Luftrechts. Berlin (Heymann) 1897.
22. F. R. v. Liszt: Das Völkerrecht. IV. Aufl. Berlin (Häring) 1906.
23. v. Martens: Essai concernant les armateurs, les prises et sur tout les reprises. Göttingen (Dietrich) 1795.
24 F. Meili: Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht Zürich (Füssli) 1908.
25. Chr. Meurer: Die Haager Friedenskonferenz. (2. Bd.: Das Kriegsrecht). München (Schweitzer) 1907.
26. Freiherr v. Mirbach: Die völkerrechtlichen Grundsätze des Durchsuchungsrechts zur See. Berlin (Heymann) 1903.
27. H. W. L. Moedebeck: Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und ihre Zukunft. Strassburg (Trübener) 1906.
28. Motive zum B.G.B. Bd. 3.
29. F. Perels: Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reich. Berlin (Mittler) 1901.
30. A. Rivier: Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart (Enke) 1889.
31. W. Röpke: Das Seebeuterecht. Leipzig (Deichert) 1904.
32. A. Sieveking: Das deutsche Seerecht. Hamburg (Meissner) 1907.
33. Sir Travers Twist: Le droit des gens ou des nations. Bd. 1 und 2. Paris (Pedone-Lauriel) 1889.
34. Ullmann: Völkerrecht. II. Aufl. 1908.
35. Windscheid: Lehrbuch der Pandekten. Bd. 1. Düsseldorf. VI. Aufl.
36. Graf Zeppelin: Die Eroberung der Luft. Stuttgart und Leipzig (Deutsche Verlagsanstalt) 1908.
37. Ph. Zorn: Die Fortschritte des Seekriegsrechts durch die zweite Haager Friedenskonferenz. Tübingen (Mohr) 1908.
38. Die wichtigsten deutschen und verschiedene englische, französische, italienische, nordamerikanische, österreichische, schweizerische und ungarische (deutsche) Zeitungen.
39. Einige in- und ausländische Zeitschriften; vor allem: die Deutsche Juristen-Zeitung.

# A. Einleitung.

## Allgemein historische Bemerkungen.

Es ist bei den rastlos vorwärtsschreitenden Erfindungen der Menschheit, besonders im 19. und 20. Jahrhundert, recht nützlich, sich einmal abseits zu stellen und das Geleistete zu betrachten, um einen allgemeinen Ueberblick zu erlangen. Man schöpft gewissermassen Atem, um sich wieder eindrucksfähig zu machen für das Neue, das unserer harrt, kaum dass wir über die letzte Errungenschaft das Staunen vergassen. — — — — Die gesamte Kulturwelt unseres Planeten blickt unabhängig von Rasse, Nation, Beruf und Alter augenblicklich wie gebannt nach dem Bodensee; schaut mit den verschiedensten Empfindungen, unter denen die spannendste Erwartung den grössten Raum einnimmt, auf den unermüdlich rüstigen 70jährigen Grafen Zeppelin. Denn s e i n e Erfindung ist es, die heute im Vordergrunde des allgemeinen Interesses steht. — — — — Vom grauen Altertum her weht uns schon die Sehnsucht der Menschen nach Bezwingung der Luft entgegen. — Sagenhafte Erzählungen vom Perserkönig Xyaxares, dessen Thron von vier Adlern durch die Luft gezogen sein soll, legen ebenso Zeugnis davon ab, wie die eines physikalischen Untergrundes nicht entbehrende Taube des Philosophen Archytas von Tarent. — Ein französischer Missionar[1]) Ende des 17. Jahrhunderts berichtet ferner, dass bereits 1306 in Peking anlässlich der Thronbesteigung des Kaisers Fo-Kien ein Luftballon aufgestiegen sei. — Ueber die geistvollen, von ausserordentlicher Geschicklichkeit zeugenden technischen

1) cf. Hildebrandt S. 2 ff.

Untersuchungen bezüglich des Flugproblems, bei dem ihm eine Nachahmung der Natur im Vogelflug vorschwebte, die Leonardo Da Vinci anstellte, gelangen wir sodann zu Fauste Veranzio, der im Jahre 1617 zu Venedig den ersten nachweisbaren Flug ausgeführt hat. — — — Die vielen Versuche, die dann in der Folgezeit angestellt wurden, mit Ballons, Flugmaschinen und Luftschiffen, mit Fallschirmen und allen möglichen Apparaten unter Zugrundelegung des starren, halbstarren oder nicht starren Systems, die immerwährende Ausgestaltung der Wissenschaften der Aërostatik und Aërodynamik, in denen sich die verschiedensten Nationen mit mehr oder weniger Erfolg betätigten: sie alle werden gekrönt durch das lenkbare Luftschiff des deutschen Grafen Zeppelin. — Die grossen Fahrten, die derselbe in seiner stolzen Erfindung im Juli und August 1908 zurücklegte, bei der er teilweise fast 60 km. Geschwindigkeit erreichte und in den Gebirgspässen erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden hatte, haben im Prinzip die Frage gelöst, wie der Mensch sich im Gebiet der Luft zu bewegen vermag. — Bedenken sind aufgestiegen gegen das starre System, die Landungsschwierigkeiten, besonders auf festem Boden, gegen die Kosten und vieles andere: gegen die Tatsache, dass im Prinzip jetzt der Mensch imstande ist, mit einem dem Willen seines Geistes und dem Druck seiner Hand sich beliebig fügenden Riesenschiff von nahezu 150 m. in der Luft sich frei zu bewegen, sind Einwendungen nicht mehr möglich. — — Gleich bei dieser Gelegenheit sei nun bemerkt, dass uns in folgender Abhandlung gewissermassen das Luftschiff κατ' ἐξοχήν vorschwebt; jene Idealerfindung, die durch Vervollkommnung[1]) des Zeppelinschen oder Verschmelzung der besten Momente verschiedener Systeme zweifellos in absehbarer Zeit erreicht wird. „Die Mittel und Wege sind bekannt", sagte doch selbst der so vorsichtig gewissenhafte Zeppelin nach dem

1) cf. Zeppelin S. 12/13.

grossen Unfall bei Echterdingen, „um solche Vorkommnisse immer seltener werden zu lassen, sodass die Luftschiffe bald zu den betriebssichersten Fahrzeugen zählen werden.“ — Technische Erörterungen können füglich nicht in die Arbeit gezogen werden: Uns darf die in der Praxis glänzend bewiesene Lösung des Prinzips genügen, um von einem noch mehr vervollkommneten Luftschiff als Tatsache zu reden. — — —

Aus der grossen Reihe von Fragen, die sich, u. a. auf dem Gebiet der Volkswirtschaft und Industrie, der technischen Wissenschaften und des Verkehrs, als Folgen an diese grossartige Erscheinung des lenkbaren Luftschiffes knüpfen, sollen in nachstehender Untersuchung jene, die bei der augenblicklichen politischen Weltlage wohl am bedeutsamsten sind, nämlich die staats- und völkerrechtlichen beleuchtet werden; wenigstens die wichtigsten Momente dieser Disziplinen seien betrachtet. — — Eine Fülle von Problemen müssen sich da dem Beobachter einstellen, wenn er sich vergegenwärtigt, welche rechtlichen Wirkungen naturgemäss entstehen, wenn plötzlich im internationalen Weltverkehr ein neues, mit so eigenem Mass zu messendes Beförderungsmittel auf den Plan tritt. — — Seiner ganzen Natur nach und entsprechend der Bautechnik und der Fortbewegungsart in seinem eigenen Element, losgelöst von Land und Meer, kann und muss das Luftschiff und seine Fahrt eine besondere rechtliche Regulierung auf den verschiedensten Gebieten verlangen. — — Zu Lande und zu Wasser ist der allgemeine Verkehr durch zahlreiche eigene Vorschriften genau geregelt; und wenn einerseits der Luftschiffer vielleicht ganz zufrieden ist, sich auf seinen Fahrten noch nicht durch obrigkeitliche Vorschriften allzu sehr eingeengt zu sehen, so darf andererseits der Gesetzgeber deshalb seiner Pflicht doch nicht entraten und zwar vor allem im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit neben staats- und völkerrechtlichen Rücksichten. — — —

## B. Ausführung.

### I. Die Luft in ihren staats- und völkerrechtlich zu regelnden Beziehungen zur Luftschiffahrt.

Da das Gebiet des Luftschiffs seiner Natur nach in der Hauptsache die atmosphärische Luft ist, und da im Verhältnis zu den anderen Materien ein so zu nennendes „Luftrecht" noch wenig behandelt ist, so empfiehlt es sich zunächst, hierauf etwas näher einzugehen. — — — Was ist Luft? „Die Luft im physikalischen Sinne ist der Inbegriff der gasförmigen Atmosphäre, welche den festen und flüssigen Körper unseres Planeten umhüllt."[1]) Ein weiteres Eingehen auf die Technik scheidet hier aus leicht ersichtlichen Gründen aus. Uns interessieren nur die rechtlichen Fragen, die sich an die Substanz der Luft knüpfen. — — Die privatrechtliche Seite des Luftrechts scheidet hier wiederum aus. Zwar hat man sich vom römischen Recht beginnend schon vielfach mit diesbezüglichen Fragen befasst; und wir könnten mit den Institutionen[2]) anfangend, über den Code Napoléon[3]), das gemeine Recht[4]), das Preussische Allgemeine Landrecht[5]) bis zum B. G. B. gelangen, und wie einen roten Faden den Gedanken durch diese Rechtssysteme sich durchziehen sehen, der in den Motiven[6]) zum B. G. B. so ausgedrückt ist: „Die Natur der Dinge schliesst die

---

1) cf. Jurich S. 5.
2) cf. Institutionen; lex 2 Kap. 1, § 1.
3) cf. Code Nap. Art. 714.
4) cf. Windscheid § 146.
5) cf. Pr. Allg. Landr. § 3 I, 8.
6) cf. Motive z. B.G.B. 3. Bd. S. 26.

Begründung von Rechten an allen Sachen aus, welche vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit der tatsächlichen Beherrschung durch menschliche Willkür entzogen sind.“ — Aber alle diese Rechtssätze und ihre Folgerungen können uns hier nicht interessieren. Uns geht hier nur die öffentlich rechtliche, insbesondere die staats- und völker rechtliche Seite der Frage etwas an. — — Wenn auf dem Gebiet dieser Disziplinen hinsichtlich der Luft noch nicht allzu viele Vorarbeiten bestehen, so ist die einfache Erklärung dafür in den tatsächlichen Verhältnissen zu suchen. Die Staaten haben die Luft bisher bezüglich ihrer Hoheitsrechte nur deshalb nicht allzu grosser Aufmerksamkeit gewürdigt, weil die Möglichkeit der Ausnutzung dieses Gebietes fehlte, und dasselbe somit kein Interesse bot[1]) — Das wird heutigen Tages durch das Auftreten des absolut lenkbaren Luftschiffes des Grafen Zeppelin anders. Die Staaten ergreifen nunmehr von dem Raum, der über ihrem Staatsgebiet lagert, Besitz. — -- — Die Frage der Gebietshoheit über den Luftraum wurde zuerst im Jahre 1870 praktisch. Damals duldete nämlich Grossbritannien nicht, dass ein Kabel von Dünkirchen nach dem Norden gelegt würde. — — Und als das in unseren Tagen bemerkenswerteste Beispiel für das Aufkommen der Empfindung auch im Volksbewusstsein, wie wichtig es ist, Stellung zu dieser Frage zu nehmen, ist vielleicht der Protest anzusehen, den die Schweizer Demokraten an ihre Regierung gerichtet haben, nachdem Graf Zeppelin im Juli 1908 auf seiner Zwölfstundenfahrt ohne Sondererlaubnis der Eidgenossenschaft das Luftgebiet der Schweiz durchkreuzte. — — Für uns Deutsche wurde jene Frage nach der Gebietshoheit über den Luftraum vielleicht zuerst wichtig, als Gambetta im letzten Kriege seine kühne Ballonfahrt aus Paris machte, und

---

1) Kleinere, den Naturgewalten allein gehorchende Erfindungen zur Erschliessung der Luft konnten nicht in Betracht kommen.

auch sonst der Luftballon, französischerseits wenigstens, in den Dienst des Krieges gestellt wurde. Aber es waren dies alles zu vereinzelte Fälle, und die Luftschiffahrt als solche lag noch zu sehr in den Anfängen, als dass man wirklich die Notwendigkeit für eine umfassende gesetzliche Regelung erkannt hätte. Ausserdem handelte es sich da nur um rein militärisch-kriegstechnische Erwägungen. Und das letztere gilt gleichfalls von den Vorschlägen der II. Haager Konferenz, auf die andernorts zurückzukommen sein wird. — — — Vom staatsrechtlichen Standpunkt aus betrachtet, gelangen wir zunächst zu der Frage, in welchem Verhältnis die Luft zum Staate steht. Unterliegt sie seiner Gebietshoheit? „Gebietshoheit heisst die Staatshoheit in ihrer Anwendung auf ein bestimmtes, dem Staat zugehöriges Gebiet.“ [1]) Zu diesem Staatsgebiet gehört in Uebereinstimmung mit Liszt, um aus der Zahl der in Frage kommenden Faktoren nur den herauszunehmen, der für diese Ausführungen in Betracht kommt, auch [2]): „Der Luftraum oberhalb der durch die Staatsgrenzen umschriebenen Erd- und Wasseroberflächen“. [3]) Zwar ist diese Auffassung sehr bestritten und nebst Rivier [4]) und Ullmann [5]) stehen verhältnismässig nur sehr wenige Autoren auf diesem Standpunkt. Aber wir möchten uns unbedingt dieser Meinung anschliessen und uns scharf gegen eine allgemeine Freiheit der Luft wenden. — Mit dieser letzteren Forderung treten wir aus dem Gebiet des Staatsrechts heraus, und gelangen in das Bereich des Völkerrechts, das hier die Verhältnisse

1) cf. Bluntschli S. 167.

2) cf. v. Liszt S. 180 und seine dortige Anmerkung.

3) d. h. natürlich nicht nur der Luftraum über dem Grundstock des Gesamtgebietes (dem Mutterland), sondern auch der über den zugehörigen Enclaven, Inseln, Kolonien, Schutzgebieten u. dergl. m.

4) cf. Rivier S. 123.

5) cf. Ullmann S. 288.

und Beziehungen der verschiedenen Staaten zueinander bezüglich der Luft regeln müsste. — — — Unter andern hat sich besonders das „Institut de droit international“ auf seinen Tagungen zu Brüssel 1902 und Edinburgh 1904 mit diesen Fragen beschäftigt; und auf Grund des von dem belgischen Gelehrten Nys erstatteten Berichts wurde die Forderung aufgestellt: Freiheit der Luft. Aehnlich äusserte sich der französische Völkerrechtler Mérignhac dem Friedenskongress zu Rouen 1903 gegenüber, und verlangte: „Il faut que l'atmosphère soit aussi libre que la mer“ — In der richtigen Voraussetzung, dass nach Lösung des Problems der Lenkbarkeit die Herbeiführung einer solchen Anerkennung seitens der Staaten viel schwieriger werden würden, forderte er, dass der obige Grundsatz durch eine internationale Erklärung der Mächte sofort festzulegen sei. Während aber die Vorigen bei dem Verlangen nach einem internationalen Uebereinkommen bezüglich der Freiheit der Luft doch dartun, dass ihnen das Prinzip als solches erst einer offiziellen Statuierung bedarf, sucht Fauchille wissenschaftlich aus logischen Gründen die Wahrheit des vorhandenen Satzes: „L'air est libre“ herzuleiten.

„L'air, par sa nature même, ne se prête à aucune appropriation; il ne saurait être occupé d'une façon réelle et continue: il ne peut donc être un objet de propriété. — Il n'est pas davantage susceptible de souveraineté. Sa nature encore s'y oppose. Il n'est possible d'agir sur une chose en maître, en souverain, que si on peut occuper cette chose; or, l'atmosphère est rebelle à toute possession matérielle.“ [1])

Von der Eigentumsfrage, in der wir ihm zustimmen, abgesehen, scheint uns Fauchille durch seine letzten Worte das Wesen der Souveränität zu verkennen. Denn die „jeglicher faktischen Besitzergreifung wi-

1) cf. Annuaire S. 32.

derstrebende (?)“ Atmosphäre ist uns doch mit dem Augenblick, wo wir sie befahren und meistern können, untertan; und aufs Wort festgenagelt, wird der französische Gelehrte auch nicht leugnen können, dass man Luft in allen möglichen Aggregatzuständen physikalisch in jeglicher Menge eben doch fangen und in seinen eigentlichen „materiellen“ Besitz bringen kann. Dass man es praktisch nicht tut, würde an der wissenschaftlichen Beweisführung nichts ändern. — Es sprechen die oberen Forderungen Fauchilles mehr für eine ideale als praktische Auffassung der politischen und wirtschaftlichen Weltlage, mit der wir in ihrem augenblicklichen Zustand doch noch auf Jahrzehnte rechnen müssen. – Aber er empfindet die Unhaltbarkeit seiner Behauptung offenbar doch selbst und trägt dem Rechnung, indem er den Staaten ein Ausüben gewisser Hoheitsrechte insoweit gestatten will, als ihre Existenzbedingungen [1]) berührt werden. (La repression de l'espionage, la police douaniaire, la police sanitaire et les nécessités de la défense.) Auch das Aufstellen einer vertikalen und horizontalen Luftzone von 1500 m. (hoch; bezw. ins Meer hinein) ist ein Beweis für das instinktive Empfinden, wie notwendig dem einzelnen Staat Rechte an dem entsprechenden Luftraum zuerkannt werden müssen. — Und es lässt sich auch in der Tat wissenschaftlich mit nichts begründen, dass die Staaten, wie z. B. über das entsprechende Landgebiet u. s. w. nicht auch über den zugehörigen Luftraum volle Souveränität haben sollten. Das Gegenteil dürfte doch aus

1) Les Etats sont fondés à se défendre contre tous les actes qui portent atteinte aux éléments de leur existence: territoire, population ou richesse matérielle, et, pour se protéger à cet égard, il leur est permis de prendre des mesures non seulement sur leur domaine, mais sur les choses n'appartenant à personne: l'ain constituant une de ces choses, puisqu'il est libre, chaque Etat doit donc pouvoir restreindre, vis-à-vis des tiers, l'emploi de l'air qui l'environne.

dem vorher erklärten Mangel an rechtlichem Interesse an der Luft und dem entsprechenden Fehlen juristischer Stellungnahme zu ihr in früheren Jahren nicht erklärt werden. — Neue Erfindungen: neue Folgen. Und zu sagen, die Luft ist im allgemeinen frei; die Staaten haben aber ein gewisses vitales Interesse an derselben, daher müssten ihnen gewisse Rechte an ihr vorbehalten werden, ist unserer Meinung nach eine gerade Umkehrung der tatsächlichen Verhältnisse. Diese liegen doch in Ansehung der praktischen Wichtigkeit so, dass man sagen muss: An sich ist die Gebietshoheit des betreffenden Staates über den Luftraum unbeschränkt und unbeschränkbar. Praktisch wird sie sich zu richten haben nach dem jeweiligen Interesse des in Frage kommenden Staates; und dieses wiederum bestimmt sich nach rein tatsächlichen Verhältnissen, wie z. B. Schussmöglichkeit, Flughöhe der Luftschiffe u. dergl. mehr [1]). — Ferner wird ein mächtiger Staat sich wohl kaum das Recht nehmen lassen, für die über seinem Gebiete lagernde Luftsäule ihm gut und nötig scheinende Sonderbestimmungen zu treffen. — Und so ist denn auch jene vorerwähnte Forderung Mérignhacs nach der internationalen Erklärung, die die Luft gleich dem Meere freigibt, nicht erfüllt und wird auch kaum je erfüllt werden. Nur zu leicht begreiflich. Denn die Dinge liegen bezüglich der verschiedenen Elemente und den Konsequenzen ihrer freien Befahrung doch auch entschieden anders. Vom Meer ist nur jener Teil frei, der den Zugang zum staatlichen Territorium nicht berührt. Jede Einwirkung auf das Staatsgebiet ausserhalb dieses

1) Das Fallenlassen von Sprengkörpern, das theoretisch ja aus jeder Höhe möglich ist, beschränkt sich selbst durch die für Menschen höchst erreichbare Höhe. Diese war bisher ca. 11000 m. Sollte die Technik Wege finden, etwa Ballons mit selbsttätigen Wurfapparaten herzustellen, die bei einer gewissen für Menschen unerreichbaren Höhe in Tätigkeit träten, würde diese Grenze wieder zu verschieben sein.

Küstenwassers ist im Frieden unmöglich. Das offene Meer ist nur Verkehrsgebiet. -- Wesentlich anders liegen diese Dinge bei der Luft. Von der höchst erreichbaren Höhe aus kann man doch, solange es nicht gelingt, die Schwerkraft aufzuheben, von der Luft aus auf das nationale Gebiet in der verschiedensten Weise einwirken; und dem kann sich kein Staat aussetzen. — — — Dass aber hiernach von einer praktisch allgemeinen Luftfreiheit nicht mehr die Rede sein kann, zumal wenn die eigenen Anhänger dieses Prinzips dasselbe durch so einschneidende Ausnahmen (Lebensinteresse des Staates — und wo wird er ein solches nicht finden! —, Zonen und anderes) durchbrochen wissen wollen, liegt klar zutage. Und somit glauben wir die Berechtigung unseres Satzes, dass der Staat nach Massgabe seines Interesses auch absolute Gebietshoheit über den entsprechenden Luftraum habe, erhärtet zu haben. Die praktischen Konsequenzen beider Auffassungen sind zwar, wie später zu sehen ist, ziemlich die gleichen. — — — Aus unserer Auffassung aber ergibt sich als zwingende logische Folge, dass alles, was sich in dieser Luftsäule abspielt, unter die rechtlichen Normen des Landes fällt, zu dessen Gebietshoheit dieselbe gehört. —

Unsere Vorschläge aber würden dahingehen, etwa — wie Meili [1]) meint — auf den Luftraum der einzelnen Staaten völkerrechtlich zu konstituierende Luftwegservituten [2]) zu bestellen. Mittels deren würden durch internationale Abkommen, die ihrem Inhalt entsprechend schliesslich eine Art Weltvertrag [3]) würden, durch die

---

1) cf. Meili S. 28.

2) Die Verwendung dieses Wortes ist zweifellos eine juristische Inkorrektheit, die bei der Uebernahme aus dem Privat- in das Völkerrecht von allen auch stets als eine solche empfunden wurde. Trotzdem wenden wir diesen Ausdruck wie andere, in Ermanglung eines präziseren Wortes für den gewollten Begriff, ebenfalls wieder an.

3) In der Form einer Verwältungsgemeinschaft?

jeder Staat aus freiem Willen gleichmässig gibt und empfängt, die Rechte an der Luft bezüglich der Luftschiffahrt zu regeln sein. Der Gedanke einer Zone [1]), d. h. eines Luftgebiets, innerhalb dessen der Staat sich seine Hoheitsrechte völlig vorbehält, wo seine speziellen Normen Geltung haben, würde dabei eine wichtige Rolle spielen. — Indem wir mit ihrer Festsetzung cum grano salis einverstanden sind, möchten wir gleichzeitig auch ihre Bezeichnung als die einer „Protektions- oder Isolierzone" annehmen. Aber während Fauchille nur eine solche fordert, die sich also etwa wie eine Luftsäule mit der Grundfläche gleich dem betreffenden Staatsland- plus Küstengewässergebiet (1500 m. in das Meer) mit einer Höhe von ebenfalls 1500 m [2]) darstellt, scheinen uns noch andere, weitere Festsetzungen nötig. — Zunächst ergibt sich aus dem Vorhergesagten, dass wir den Luftraum, der über den Küstengewässern liegt, nicht ohne weiteres als unter der Souveränität des Uferstaates befindlich, mitzählen können; denn die Küstengewässer sind nicht eigentliches Staatsgebiet. Da es aber für die Praxis sehr wichtig [3]) ist, diese Teile der umgebenden Luft dem betreffenden einzelstaatlichen Einfluss vorzubehalten, so gelangen wir zum Vorschlage einer zweiten, etwa einer „Küstenzone", die der Fauchilleschen Isolierzone in ihrem Teil über den Küstengewässern entspricht. Und wie der Uferstaat über die Küstengewässer eine beschränkte Gebietshoheit hat, so hat er auch eine solche über den Luftraum über diesen Gewässern. Eine derartige, wenn auch beschränkte Gebietshoheit wird ihn stets in die Lage setzen, einer Gefährdung vitaler Interessen wirksam entgegenzutreten. — — — Endlich möch-

1) cf. Annuaire S. 34.

2) Er denkt dabei offenbar an die vorläufige Höchstleistung der teleskopischen Photographie.

3) Zwecks Geheimhaltung der Küstenverteidigung etc.

ten wir als neu, nicht nur der Konstruktion, sondern auch dem Inhalte nach noch eine so zu nennende „Territorial- oder Grenzzone", die zwischen zwei Grenzstaaten zu laufen hätte, empfehlen. Wir denken uns ihre Mittellinie gebildet durch die jeweilige politische Grenze, und ihre Aussenseiten zu gleichen Abständen von dieser Linie in den beiden Nachbarländern liegend; zweckmässigerweise von gleicher Höhe mit den beiden vorigen Zonen. So hätte sie vertikal und horizontal auf Grund völkerrechtlichen Uebereinkommens jeden Staat gewissermassen wie einen Schutzwall zu umgeben. — Fragen, wie die, dass unter Umständen ein Heruntergehen genau auf der geographischen Grenzlinie technisch unmöglich wird, und dass man die politischen Folgen, zu denen solche etwaigen Grenzüberschreitungen bei einem nervösen Nachbarn führen könnten, vermeiden möchte, und endlich die Forderung nach einer gewissen Gewährleistung wenigstens dafür, dass spionageähnliche[1]) Handlungen auf dem Luftwege bezüglich der Grenzbefestigungen eingeschränkt würden, lassen uns zu solchen Ueberlegungen gelangen. — Zur Erfüllung dieser Aufgaben der Territorialzone muss man das Verlangen stellen, dass sie grundsätzlich laut völkerrechtlicher Vereinbarung überhaupt nicht zu befahren ist[2]). — Die juristische Konstruktion ist die: die beiden Grenzstaaten verzichten in dieser Zone freiwillig auf die Ausübung ihrer Hoheitsrechte in jeglicher Höhe, und bilden für die Luftschiffahrt ein gewissermassen „entnationalisiertes" Gebiet. — Dort aber, wo ein Staat an staatenloses Gebiet grenzt, z. B. an eine Wüste, ist für die oben geforderte Grenzzone nicht der Ort. Dort würde vielmehr eine Zone in der Art der Küstenzonen,

---

1) Ueber die Notwendigkeit, den Begriff von Spion und Spionage hinsichtlich Luftschiffahrt neu zu formulieren, s. auch Meili, S. 52.

2) Die näheren Bestimmungen siehe auf S. 22 f. der Arbeit.

also eine solche, in der der Staat über sein Gebiet hinaus eine beschränkte Souveränität zum Schutze vitaler Interessen hätte, zu fordern sein.

Alle diese Zonen und ihre Höhen- und Weiten- bezw. Breitenverhältnisse wären in Anbetracht der täglichen Fortschritte der Technik auf allen Gebieten nach Massgabe von etwa jährlich über ihre Ausdehnung beratenden internationalen Kongressen zu regeln. — — — Aber, um es nochmals zu betonen: solche Bestimmungen beruhten auf einem freiwilligen Entgegenkommen, zu dem die Staaten wechselseitig sich herbeiliessen, um die Luftschiffahrt nicht praktisch unmöglich zu machen; es geschähe vor allem im Interesse der Kultur und des Fortschritts, wenn sich auch nationale Instinkte dem beigesellten. Die Souveränität als solche bliebe ihnen auch über die Zonen hinaus [1]) bis zur erwähnten Interessensgrenze im weitesten Sinne stets erhalten. Nur machten sie eben auf Grund völkerrechtlicher Regelungen keinen Gebrauch von ihrem Recht [2]). Praktisch könnten sie ihre Befugnis hierzu jederzeit etwa nach Ablauf der Verträge dadurch geltend machen, dass sie „ihren" Luftraum fremder Luftschiffahrt verschlössen; soweit sie eben ein solches Verbot mit wirksamer Kraft faktisch aufrecht zu erhalten imstande wären.

Im einzelnen übrigens nun ganz genaue Vorschriften zu machen über Luftwegstrassen, ihre Befahrung und das Rechtsverhältnis zwischen Luftschiff und Staat im Spezialfall wie im internationalen Getriebe, würde heute kaum einem Menschen möglich sein. Grundgedanken sind zu

---

1) d. h. natürlich nur vertikal; und zwar in Anlehnung an den Fauchilleschen Vorschlag wäre vielleicht eine Höhe von 1500 m zu acceptieren, in der die Luftschiffahrt erlaubt wäre.

2) Man könnte, um einen entsprechenden juristischen terminus technicus zu gebrauchen, vielleicht von einem „Ruhen" der Souveränität sprechen.

geben, sei es historisch-abgeleiteter, sei es praktisch-neuer Natur. Das „Wie“ der Ausführung hat Kongressen, denen technisches und rechtliches Material aus aller Herren Länder vorliegt, die somit auf dem Wege der Empirie vorgehen könnten, überlassen zu bleiben.

Aber wenn wir zu dem Resultat kamen, eine allgemeine Freiheit der Luft abzulehnen, so gibt es doch gewisse Teile des Luftraums, die auch ohne völkerrechtliche Abmachungen schon an sich als völlig frei zu betrachten sind; und zwar sind die Teile der Luft gemeint, die über dem freien, dem sogenannten offenen Meer[1]) sowie diejenigen, die über staatenlosen (Polar- und Wüsten- etc.) Gebieten liegen. Dort hätten bezüglich des Luftrechts dieselben Normen zu herrschen, wie im internationalen Seerecht die entsprechenden hinsichtlich des hohen Meeres. Und dort wäre solches Prinzip auch mit Recht anzuwenden, denn dort fehlt eben das Interesse des Einzelstaates, und beim Befahren dieser Luftstrecken durch Luftschiffe wird er sich niemals in seinen Existenzfragen bedroht fühlen können.

Wie es sich bei unserer Abhandlung von selbst versteht, sind die Erörterungen dieser Fragen des allgemeinen Luftrechts hauptsächlich im Hinblick auf die besonderen Punkte desselben geschehen, die in Beziehung stehen zur Luftschiffahrt. Und es kristallisiert sich daher der für uns vornehmlich in Frage kommende Teil dieser Materie in dem Begriff: Luftschiffahrtsrecht; d. i. das Recht, welches Normen zur Regelung aller entstehenden Fragen der Luftschiffahrt aufstellt. — — — Bei einem solchen nun ist es nötig, sich klar zu werden über die dabei in Frage kommenden Faktoren. — Wie die Wortzusammensetzung sagt,

---

1) Dass sich das lenkbare Luftschiff etwa auch auf dem Meere selbst fortbewegen könnte, wird technisch vielleicht ausführbar sein, kommt hier aber nicht in Betracht.

schwebte bei ihrer Bildung der Sprache ein unwillkürlicher Vergleich mit dem Wasserschiff vor, dem die neue Erfindung ja auch von allen bisherigen Beförderungsmitteln in seiner Behandlungs- und Fortbewegungsart am nächsten kommt. So werden wir denn auch bei den Definitionen wie bei den aufzustellenden Normen uns möglichst straff in der Analogie mit dem Wasserschiff bewegen; vorbehaltlich natürlich der Sonderheiten jeglicher Art beim Luftschiff, die eine vergleichende Definition oder Norm ausschliessen. — Eine Verkehrsanschauung wie beim Wasserschiff hat sich bei dem noch so jungen Luftschiff natürlich bisher nicht bilden können. Dass es dagegen im wesentlichen wie auch jenes ein Körper derart sein muss, dass er dazu bestimmt werden könnte, Güter oder Reisende zur Luft, sei es mit eigener oder fremder Kraft zu befördern, wird man füglich behaupten können. Wir gelangen so etwa zu folgender Definition: Ein Luftschiff ist ein Fahrzeug, das sich vermöge durch Menschen geleiteter Kraft die Atmosphäre dienstbar macht und in derselben, losgelöst von Land und Wasser, unabhängig gelenkt wird. — Unter einem Luftschiffer ist der Führer, der verantwortliche Leiter, der Kapitän eines Luftschiffes zu verstehen (in Ermangelung eines solchen Führers sein Stellvertreter). — Die sorglich alle Momente und Eventualitäten ins Auge fassende und zum Ausdruck bringende Definition der Luftschiffahrt wird kaum möglich sein. Gibt es doch schon im Seerecht keine genaue Bestimmung des Begriffs Seefahrt, wo doch sogar ein Unterschied zwischen See- und Binnenschiffahrt möglich ist und gemacht wird. Vielleicht wird man sagen können, dass für den Begriff der Luftschiffahrt die in Luftschifferkreisen herrschenden Anschauungen massgebend seien, wenn nicht dieser Begriff vom Staate durch Gesetz oder auf dem Verordnungswege festgestellt wird. Bis letzteres geschehen ist, was zweifellos nur eine Frage der Zeit ist, wird man sich wohl

mit den Anschauungen der betreffenden Fachleute begnügen müssen. — — —

## II. Die Luftschiffe in ihrer staats- und völkerrechtlich zu normierenden Stellung.

### a) Privatluftschiffe.

#### 1. In heimatstaatlicher Gebietsshoheit (inkl. Küstenzone).

Wenn wir jetzt im folgenden den Versuch machen, für diese Luftschiffahrt einige staats- und völkerrechtlichen Normen aufzustellen, so wollen wir im Hinblick auf die wohl am wahrscheinlichsten zu erwartende praktische Einteilung in der Zukunft unterscheiden zwischen Privat- und Staatsluftschiffen [1]). Unter Privatluftschiff ist ein solches zu verstehen, das nur privaten Zwecken dient, im Eigentum eines Privatmannes steht und als offiziellen Führer einen Privatmann hat. — — — Ein solches Privatluftschiff [2]) auf [3]) und über dem Lande des Heimatsstaates [2]), d. h. innerhalb der beiden vorerwähnten Isolier-

---

1) cf. hierzu die Fragen des Staatsmonopols (S. 40 f. der Arbeit); ferner die unseren Gedanken analogen Ausführungen im Annuaire (S. 24) und endlich diejenigen von Meili, die uns als eine zu sehr spezialisierende Einteilungsart erscheinen (M: S. 11).

2) Fauchille will zwar Privatluftschiffen auch im Heimatstaat, also in den entsprechenden Zonen, den Aufenthalt nicht ohne weiteres freigeben, und ihn nur Staatsluftschiffen dort bedingungslos gestatten (Ann. S. 45). Aber von idealen Momenten, wie der Vaterlandsliebe z. B. ganz abgesehen, darf man bei aller nützlichen Vorsicht im allgemeinen mit der Spionenfurcht doch nicht zu weit gehen. Und wir sind ganz der Ansicht des bekannten französischen Luftfahrers und Festungskommandanten Renard, der meint: der an solchen Dingen überhaupt interessierte und über sie unterrichtete Luftschiffer sähe von oben herab durchaus nichts anderes, als was er durch genaue Nachrichten, die sich jeder Staat heute zu verschaffen weiss, schon ziemlich zuverlässig über alle die heimatlichen und fremdstaatlichen Verteidigungs- und Angriffsmassnahmen, Festungspläne und dergl. mehr in Erfahrung gebracht hätte. Renard

und Küstenzonen würde bezüglich der hier in Frage kommenden Rechtsdisziplinen nicht anders anzusehen sein, als jede sonstige Mobilie unter denselben Bedingungen auch. Zwingende Gründe für eine abweichende Behandlung liegen einstweilen nicht vor. — — So wäre es im Frieden. Welche Fragen aber entstehen bei sonst gleichen Voraussetzungen im Fall eines Krieges? — — Vorher seien hier einige Bemerkungen gemacht, die die Stellungnahme der Luftschiffahrt bei kriegerischen Verwickelungen überhaupt beleuchten. Sonderfragen bezüglich Privat- und Staatsluftschiff, wie der verschiedenen möglichen momentanen Aufenthaltsorte werden an der ihnen zukommenden Stelle erledigt werden. — Im grossen und ganzen sind wir, um es gleich vorwegzunehmen, der Meinung: einschneidende Massregeln werden sich bei der in unseren Tagen erklärlichen Nervosität und Rivalität der grossen Militärstaaten schwerlich erreichen lassen; wenigstens vorläufig. Wir sahen es, wie im allgemeinen überhaupt, Versuche den Krieg abzuschaffen oder nur zu mildern, gar nicht bezw. nur sehr bedingt durchgeführt wurden; und wie im besonderen die Haager Friedenskonferenzen weit weniger praktische und faktische [1]) Resultate gezeitigt haben, als man in

---

schliesst, und wir möchten das in jeder Beziehung und aus den verschiedensten Gründen unterschreiben: „Il y a longtemps que les ingénieurs militaires ne croient plus à l'efficacité des murailles de Chine pour la défense des frontières; n'allons pas, sous le prétexte puéril de nous opposer aux invasions par la verticale, nous efforcer de remplacer ces murailles par un couvercle."

3) Mit diesem kürzeren Ausdruck, der auch die Möglichkeit eines Verweilens auf Binnengewässern (Seen etc.) ins Auge fasst, soll nur der Gegensatz zu dem Aufenthalt über dem Lande, d. h. in der Luft gekennzeichnet sein.

1) Zwar ist uns bekannt, dass viele Leute anderer Ansicht sind; wir möchten aber doch zur Erhärtung der unsrigen bemerken, dass wir bei aller Hochachtung vor den Leistungen der Diplomatie und Wissenschaft, die ja ohne Zweifel für das Völkerrecht von

Anbetracht des aufgebotenen Apparates vielleicht hätte erwarten dürfen. Dass aber die Humanisierungsbestrebungen immer weiteren Boden gewinnen und somit auch bezüglich der in einem künftigen Krieg sich für die Luftschiffahrt ergebenden Fragen einen grossen Raum einnehmen werden, ist sicher. Vor allem ist hier an die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 (nebst ihren Erweiterungen) auf den Luftkrieg zu denken. Wir können diese Vorschläge, denen wir eine baldige Verwirklichung nur zu sicher prophezeien möchten, umso eher an die Spitze jeglicher Erörterungen betreffend Luftkriegsrecht setzen, als dieselben ja völlig unabhängig von Partei, Qualifikation und Aufenthaltsort der Luftschiffe in Kraft zu treten hätten. — — Ursprünglich galt bekanntlich die Genfer Konvention nur für den Landkrieg. „Der im Jahre 1868 gemachte Versuch ihrer Uebertragung auf den Seekrieg war erfolglos. Erst die Haager Konferenz von 1899 hat, und zwar in vortrefflicher Weise, dieses keineswegs ganz einfache Problem gelöst.“ Die II. Konferenz unterwarf das Abkommen einer Neugestaltung. Und „diese erfolgte ohne erhebliche Schwierigkeiten; vorbereitet durch einen in unserem Auswärtigen Amt festgestellten Entwurf, der fast unverändert von der Konferenz angenommen wurde. Die einzige wirkliche Streitfrage, die sich erhob, war die, ob Spitalschiffe neutraler Staatsangehörigkeit sich unter die Befehlsgewalt desjenigen Kriegführenden zu stellen haben, dem sie ihren Dienst widmen. Der deutschen

eminenter Bedeutung gewesen sind, uns nicht der Tatsache verschliessen können, dass aus politischen Rücksichten von allen den vielen auf der Tagesordnung stehenden Fragen unbedingt nur eine verhältnismässig ganz geringe Anzahl erledigt worden ist. Immer stellen, wenn nicht direkte Gegnerschaft, so doch Einschränkungen, Vorbehalte und Stimmenthaltungen einen vollen Erfolg für das praktische Leben wieder in Frage. Man lese nur das deutsche Weissbuch.

Forderung gemäss wurde diese Frage bejaht.“ [1]) — — — Unsere Vorschläge konzentrieren sich also auf Anempfehlung dieser durch die beiden Haager Konferenzen für den Seekrieg festgelegten Bestimmungen mutatis mutandis auch für den Luftkrieg [2]).

Für ein Privatluftschiff, das sich in der Gebietshoheit des Heimatsstaates auf oder über dem Lande befindet, käme im Kriegsfall vor allem die völkerrechtliche Stellungnahme zu einem so zu nennenden „Luftbeuterecht“ in Betracht. Denn nur ein solches scheint uns in Frage zu kommen. Nachdem nämlich die Kaperei [3]) ja durch die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 zufolge deren ersten Artikel abgeschafft ist und bleibt, darf man wohl annehmen, dass die völkerrechtlichen Prinzipien, die diesen Erwägungen bezüglich des Seekrieges zugrunde lagen, zu tief in das Bewusstsein der Kulturstaaten eingedrungen sind, als dass ein Wiederaufleben solcher Einrichtung hinsichtlich eines Luftkrieges wahrscheinlich sein könnte. — Anders liegen die Dinge bei dem erwähnten Luftbeuterecht. Zwar ist allgemein [4]) „nach den Gesetzen der sogenannten zivilisierten Staaten die Aneignung fremder Sachen Ausländern wie Inländern verboten, insofern ihnen die Rechtsordnung nicht ein besonderes Recht hierzu einräumt. Dabei wird kein Unterschied gemacht, ob der Täter eine ausländische Einzelperson oder ein fremder Staat ist; doch ist ein kriegführender Staat genötigt, für den Fall eines Seekrieges zu den im Frieden geltenden Ausnahmen noch eine wichtige hinzuzufügen. Sie betrifft bestimmte Ge-

1) cf. dies und das vorige bei Zorn S. 183.

2) s. besonders das Abkommen Nr. 10 der II. Konferenz seine 28 Artikel wurden von allen Signatarmächten angenommen. — cf. auch Weissbuch S. 138/50.

3) s. Näheres über ihren Begriff bei Bonfils S. 701.

4) cf. Röpcke S. 5 ff.

genstände, die ihm selbst oder einem Staatsgenossen gehören und zugleich zu seinem Seehandelsbetrieb oder zu einem Seehandelsbetrieb seiner Untertanen zu rechnen sind. Er muss nämlich kraft Völkerrecht unter bestimmten völkerrechtlich festgesetzten Voraussetzungen dulden, dass sich der feindliche Staat solche Gegenstände aneignet, ohne dass er das Vorgehen des letzteren als rechtswidrig behandeln darf [1]). Dieser Pflicht des einen kriegführenden Staates steht ein Recht seines Feindes auf eine solche Behandlung gegenüber. Der Inbegriff derjenigen Rechtssätze, welche sich auf dieses Recht beziehen, bildet das Seebeuterecht." [2]) — — Kann man nicht fast wörtlich diese Sätze auch auf das Luftrecht anwenden und somit unter Substituierung des Wortes „Luft" für „See" zum exakten Begriff eines Luftbeuterechtes gelangen? Wir möchten diese Frage ohne weiteres bejahen. Und solches Luftbeuterecht müssen wir notwendigerweise für künftig auch in diesem Element auszufechtende Kriege anerkennen; und zwar deshalb, weil sonst das Seebeuterecht, das ja von den Staaten aufrecht erhalten wird, nur noch sehr bedingten Wert haben würde; indem, wie Fauchille richtig sagt: „le commerce de l'ennemi aurait un moyen trop commode d'éviter la prise, puisqu'il lui suffirait d'abandonner la voie des mers pour emprunter celle des airs!" [3]) Bedingten Wert zwar nur hätte bei Nichtanerkennung des Luftbeuterechts das entsprechende Institut zur See. Nicht etwa würde es völlig illusorisch. Denn das Luftschiff eignet sich seiner ganzen Natur nach

1) s. den Hinweis von Röpcke (Anm. S. 11), dass dies durchaus keine vereinzelte Notwendigkeit sei etc.

2) Man beachte das auch von Röpeke (Anm. S. 12) erwähnte Fehlen einer Bezeichnung, die unserm Seebeuterecht entspricht, in der französischen, englischen, italienischen und amerikanischen Literatur und seine Erklärung.

3) cf. Fauchille S. 27.

nicht für den eigentlichen Personen- oder Gütertransport grossen Stils. Damit würde aber eventuell ein „Luft-handelsbetrieb“ [1]) garnicht oder nur sehr beschränkt in Betracht kommen. Im Effekt wäre das bezüglich der Fortnahmemöglichkeit bei kriegerischen Verwicklungen ganz gleich. Denn dann träte für den kriegführenden Staat bei Vornahme solcher Handlungen als Legitimation an Stelle des Luftbeuterechts das „Luftkriegsbeute-recht“. Dieses nämlich hätte ganz analog dem Seekriegsbeuterecht solche Sachen zu ergreifen, „die zur Führung des Kampfes mittelbar oder unmittelbar Verwendung finden sollen“. Und man wird wohl mit Recht annehmen dürfen, dass die Staaten, gerade wie sie es bisher bei den Seeschiffen taten, sich durch geheime Abmachungen schon zu Friedenszeiten eine gewisse Beteiligung auch von Privatluftschiffen oder gar ein Eigentumsrecht an ihnen für den Kriegsfall sichern werden.

Aus alledem aber ergibt sich als Folge, dass ein Privatluftschiff im Hoheitsgebiet seines Heimatsstaates auf oder über dem Lande befindlich zu Kriegszeiten dem Luftbeuterecht bezw. dem Luftkriegsbeuterecht unterworfen wäre.

Vielleicht wird es bei den internationalen Abmachungen, die sich an diese beiden erwähnten Institute für den Fall eines Luftkrieges knüpfen werden, leichter sein, eine Einigkeit unter den Mächten zu erzielen, als es bei den Verhandlungen der diesbezüglichen Fragen für den Seekrieg der Fall war. Wir denken hierbei an die deutscher- und englischerseits gleichzeitig ergangenen Anregungen auf der II. Haager Konferenz betreffend ein Abkommen über die Errichtung eines internationalen Prisenhofs [2]). Ein Mitarbeiter [3]) dieser Konferenz sagt selbst

1) und erst die Zugehörigkeit zu einem solchen wäre ja die Voraussetzung des Luftbeuterechts.

2) cf. Weissbuch, S. 157/80.

3) cf. Zorn, S. 188.

von diesem Abkommen, dass die Aussichten für dasselbe, unmittelbar zur rechtlichen Geltung zu gelangen, nicht sehr gross seien. — Und ferner ist zu hoffen, dass bei Erörterungen der folgenden Bestimmungen für den Luftkrieg die Verhandlungen weniger resultatlos verlaufen, als es hinsichtlich des Seekrieges auf der gleichen Konferenz der Fall war, wo die Abkommen über „gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekrieg", über Blockade und über die alte grosse Streitfrage der Konterbande für die Praxis gänzlich unverändert blieben. — —

Damit wären die Fragen betreffend die Stellung der Privatluftschiffe in der heimatsstaatlichen Gebietshoheit, soweit sie uns hier interessieren, erledigt. — — — Was im übrigen die vorher erwähnte Küstenzone betrifft, so scheint uns das beschränkte Hoheitsrecht des Küstenstaats in ihr stark genug, um dieselbe hinsichtlich der Luftschiffahrt in jeder Beziehung als national anzusehen.

### 2. In der Territorialzone.

Wenn wir jetzt das Luftschiff ausserhalb seines Heimatsstaates betrachten, so seien zunächst einige Bemerkungen gemacht über sein Verhältnis zur Grenz- oder Territorialzone. — Grundsätzlich, so sahen wir, war diese überhaupt von keiner[1]) Nation zu befahren. — An ihren „Aussenwänden", innerhalb der Nachbarstaaten, also genügend entfernt von der Beobachtungsmöglichkeit fremden Bodens, hätten gewisse

1) Man bedenke sonst die Folgen z. B. bei einer Entente cordiale. Indem nur die Nachbarländer verpflichtet wären, sich aus diesem Gebiet fernzuhalten, würde der Grenzstaat in strikter Innehaltung des Wortlauts dann dieselbe zwar nicht selbst befahren. Aber es würde einfach die befreundete Macht den einen Teil der Zone benutzen, um alle wünschenswerten Beobachtungen bezüglich des Grenznachbarn zu machen.

Staatsluftschiffe dieser Mächte ihr ständiges Fluggebiet, um die Interessen ihres Landes hinsichtlich Zoll, sanitätspolizeilicher Verfügungen u. dgl. m. zu wahren. — Kämen dann diese, an genaue Vorschriften gebundene Luftschiffe in Ausübung ihres Berufs gelegentlich in die Zone hinein, wären solche Ausnahmen, in Wahrung berechtigter Interessen, bei den Verträgen vorzusehen und entschuldigt. — Wie überall wird man auch hierbei, — und da besonders, — mit einem gewissen Takt der Führer rechnen müssen. — — — Von allen andern Luftschiffen, insbesondere privaten, wären überhaupt nur solche berechtigt, die Grenzzone zu befahren, die aus Gründen der Notwendigkeit hinein müssten (z. B. solche, die Anwohnern des unter dieser Zone liegenden Teils der Erdoberfläche gehörten; die wissenschaftlichen, sanitären und vor allem Post- und ähnlichen Zwecken dienten). Staatliche Erlaubnis zum Ausweis bei Kontrolle, wie besondere Luftwegvorschriften für die Fahrt wären erforderlich.[1])

— Was gegebenenfalls die Normen anbetrifft, denen in dieser Territorialzone ein Privatluftschiff unterliegt, so hätten es diejenigen des Landes zu sein, über dessen natürlichem Bodengebiet es sich gerade befindet. Denn der Verzicht auf die Ausübung der Souveränität in diesen Luftgebieten kann unmöglich das Fehlen jeglicher Rechtsordnung dort zur Folge haben[2]). — — —

---

1) Und werden diese oder ähnliche Vorschläge bezüglich einer solchen Zone und ihrer Befahrungsart erst befolgt, dann werden Aufregungen, wie sie die französische Presse vor einiger Zeit wegen des unfreiwilligen Landens einiger deutscher Ballons auf französischem Grenzgebiet erschütterten, nicht mehr möglich sein.

2) Bei etwaigen unliebsamen Folgen des längeren Aufenthalts in dieser Zone seitens Privatluftschiffen kann sich der in Frage kommende Staat stets an den Eigentümer halten, unabhängig vom Führer etc.; sei es nun, dass derselbe ein Untertan des betr. Staates selbst oder eines andern ist. Durch überall zu führende Luftschiff-

Für den Krieg ist hinsichtlich dieser Grenzzone zu unterscheiden, ob die beiden Nachbarländer die Gegner sind, oder ob ein Nachbarland mit einem Dritten im Kampf liegt. Für ersteren Fall würde die Zone wohl aufhören, indem sich dann Bodengrenze und Luftgrenze in Ansehung des faktischen Befahrens während des Krieges decken würde, soweit überhaupt noch Rücksichten in Frage kämen; während bei Kämpfen zwischen einer Nachbarmacht und einer dritten die ganze Grenzzone aus begreiflichen Gründen wie neutrales Gebiet zu behandeln ist, da sonst die neutrale Nachbarmacht ja durch die dritte kriegführende von einem Standpunkt innerhalb der Zone irgendwie geschädigt werden könnte durch Einsichtnahme in Grenzfestungen etc. — —

### 3. In fremdstaatlicher Gebietshoheit.

Soweit die Grenz- oder Territorialzone. — — — Von dieser abgesehen, ist mit dem Augenblick, wo ein Privatluftschiff das Heimatsgebiet verlässt, zu unterscheiden, ob es sich in das Hoheitsgebiet eines andern Staates oder in „freie" Luft begibt. — — Im ersteren Fall, — befindet es sich also auf oder über fremdländischem Territorium, d. h. in den Zonen, wo ihm, wie überhaupt allen fremden Luftschiffen der Aufenthalt ja an sich verboten wäre, — unterliegt es den Normen eben dieses fremden Staates, in dessen Hoheitsgebiet es gerade landet [1]) oder

register wird solch Eigentümer leicht zu eruieren sein; wobei die Forderung aufzustellen ist, dass die Berechtigung zur Führung der Nationalflagge lediglich abhängt von der Nationalität des Eigentümers. Miteigentümer können analog den diesbezüglichen Vorschriften für Mitrheder dann nur ein und derselben Nationalität angehören.

1) Für solche Landung, die ja meist das Ziel eines Aufenthalts in diesen fremdstaatlichen Zonen ist, und wo dann bei dem hierbei erforderlichen Niedergehen ganz besonders die erwähnten Luftweg-

schwebt; ist also analog einem Kauffahrteischiff zu behandeln, das sich in einem fremden Hafen befindet. Und zwar braucht es natürlich nicht nur ein dem Begriff des Kauffahrteischiffs entsprechendes Luftschiff zu sein, es wird dies, wie erwähnt, aus sachlichen Gründen sogar höchst selten der Fall sein, aber Vergnügungs-, Luxus- und andere Luftschiffe, sobald sie sich nur unter den Begriff „Privat" bringen lassen, wären so zu behandeln. — — — Befindet sich der fremde Staat im Kriegszustand, so würde man je nachdem zu einer unterschiedlichen Stellungnahme gelangen müssen, ob das betreffende Privatluftschiff zu einer gegnerischen oder neutralen [1]) Nation gehört. - Es bedarf wohl nicht erst der Betonung, dass ein Privatluftschiff, das dem Untertanen einer neutralen Macht gehört, wie entsprechend im Seekrieg auch, grundsätzlich geschützt ist. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass es nicht die ihm durch die Neutralität auferlegten Pflichten verletzt, was durch ein Durchsuchungsrecht des kriegführenden Aufenthaltsstaats zu gewährleisten wäre. — — Dies „Droit d'arrêt et de

servituten in Betracht kämen und zu beachten wären, hätte es Landungsatteste zu geben: behördliche Zeugnisse des Heimatsstaates über Führer, Mannschaft, Qualifikation des Luftschiffs, Zweck der Fahrt, ev. nähere Angaben über Passagiere und Ladung. Dieselben kämen so etwa einem Pass gleich.

1) Hier ist vielleicht der Ort, von Flaggen, Signalen, Kenntlichkeitsbestrebungen und Zeichen aller Art auch für die Luftschifffahrt zu reden. Von Signalisierungen und Flaggensprache abgesehen, hätte es nicht nur Nationalitätsflaggen zu geben, sondern innerhalb dieser wieder Kriegs- und Handelsflaggen, als entsprechende Unterscheidung zwischen Staats- und Privatluftschiffen etwa. Es müsste gegebenenfalls Sanitäts- und Parlamentairflaggen geben, wie irgend eine Angabemöglichkeit des Heimatsregisters (s. unsere diesbezüglichen Anm. S. 23) und vieles dergleichen. Aber diese Vorschriften sind nur zu spezieller, und im Hinblick auf diese allgemeinen Ausführungen zu unbedeutender Natur, um uns eingehend mit ihnen zu befassen.

visite, right of visit and search", das beim Seekrieg auf einem uralten Gebrauch beruht, und das dort niemals ernstlich bestritten worden ist[1]), wäre auch im Luftkrieg zu gestatten, und hätte sich, ebenso wie im Seekrieg auch dort „auf die Beschaffenheit, das Eigentum und den Bestimmungsort der Ladung"[2]) zu erstrecken[3]). — — Ergibt die Untersuchung nichts Verdächtiges, so wäre die Neutralität voll und ganz zu achten; im andern Fall, z. B. beim Befund von Konterbande[4]), wodurch das betreffende Luftschiff sich ja selbst aus dem Rahmen der Neutralität begeben hätte, wäre es genau wie ein der feindlichen Nation angehörendes zu behandeln; d. h. Beide, wieder analog den Bestimmungen des Seekriegsrechts, als gute Prise. Die Gründe hierfür sahen wir bereits bei unseren Bemerkungen über das Luftbeuterecht und Luftkriegsbeuterecht auf Seite 19 ff. der Arbeit. —

— Befindet sich endlich ein Privatluftschiff, das dem Untertanen einer der kriegführenden Mächte gehört, im Hoheitsgebiet eines neutralen Staates, so ist es an sich geborgen; und solange es sich nicht irgendwie dieses, seines rein privaten Charakters begibt, ein noli me tangere. Kompromittiert es dagegen in irgend einer Weise die Neutralität des Aufenthaltsstaates, so hätte dieser ohne weiteres das Recht und die Pflicht, das Luftschiff aus seinem Gebiet auszuweisen.

Es sei hierbei erwähnt, dass die seekriegsrechtlichen Bestimmungen, welche die IV. Kommission der letzten Haager Konferenz[5]) über „die Behandlung der feind-

---

1) cf. Bonfils, S. 719.

2) cf. denselben Autor, S. 323.

3) Und es würden natürlich für den diese Untersuchung ausübenden Staat ganz gleichgültig sein, ob das Luftschiff in sein Gebiet durch einen Unglücksfall oder sonstwie gelangt ist.

4) S. hierüber auch unsere Arbeit S. 38.

5) cf. Weissbuch, S. 113/19 (vor allem Art. 1—5, da 6—11 nur rein formellen Charakter tragen).

lichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten“ in 11 Artikeln ausgearbeitet hat, für den Luftkrieg in entsprechender Weise ihre Anwendung zu finden hätten.

#### 4. In freien Luftteilen.

— — Gänzlich analog dem Schiff auf hohem Meer wird ein Luftschiff behandelt werden müssen, das in der Luftsäule über hoher See, über staatenlosem Gebiet und endlich in Luftteilen fährt, in denen der darunter liegende Staat nach unseren obigen Ausführungen auf die Ausübung seiner Souveränitätsrechte verzichtet hat; d. h. oberhalb der drei erwähnten Zonen: ein fliegender Gebietsteil des Heimatsstaates ist ein solches Luftschiff dann, nach dessen Gesetzen allein es sich zu richten hat. — — — Was das Verhältnis dieser ganz „freien“ Luftgebiete zur Luftschiffahrt bei irgend welchen kriegerischen Verwicklungen betrifft, so scheinen diese Teile neben den Hoheitsgebieten der kriegführenden Staaten selbst die eigentliche Basis für feindliche Luftschiffoperationen darzustellen. Aber, wie wir gleich sehen werden, kommt für solche Betätigung als Entfaltungsgebiet doch nur die Luftsäule über hohem Meer und diejenige über staatenlosem Gebiet (Wüsten, Polargegenden etc.) in Betracht. — Denn wenn auch ausserhalb der Zone (z. B. 2000 m hoch) ausgetragen, würde ein etwa mit Sprengkörpern geführter Kampf zwischen Luftschiffen über neutralen Staatsgebieten doch zu so weitgehenden verderblichen Folgen für diese führen können, dass man füglich auch in beliebiger, weit über das Zonenmass gehender Höhe für den Kriegsfall den Luftraum über unbeteiligten Staaten nicht freigeben kann. — Und da greifen wir auf unsern Grundsatz der Souveränität über den Luftraum zurück. Danach hätten die Staaten einfach den betreffenden völkerrechtlich zu

regelnden freiwilligen Verzicht auf Ausübung ihrer Hoheitsrechte ausserhalb der Zonen mit Gültigkeit einzig und allein für den Frieden zu versehen. Bei irgendwo ausbrechenden kriegerischen Verwicklungen hätten dann die neutralen Staaten kraft ihres Hoheitsrechts über den ganzen über ihnen liegenden Luftraum bis zur weitesten Interessensgrenze das Recht, kriegerische Handlungen in „ihrer" Luft zu verbieten; und die kriegführenden Mächte hätten die Pflicht, dieses Recht zu respektieren. Und wenn auch der Satz gilt, dass unter Waffen die Gesetze schweigen, so ist derselbe doch wohl nur auf die sich bekämpfenden Mächte untereinander anwendbar. — Dass im übrigen die neutralen Mächte wieder ihrerseits die Pflicht hätten, Luftteile, über welche die kriegführenden Staaten noch irgendwie Souveränität hätten, zu vermeiden, ist selbstverständlich. Abgesehen davon, dass im allgemeinen die Angehörigen neutraler Staaten zu Kriegszeiten nichts in den eben erwähnten Gebietsteilen der streitenden Mächte zu suchen hätten, würden die letzteren solch unbefugten Aufenthalt mit Recht als Spionage auffassen und behandeln können.

## 6. Luftschiffe.

### 1. Staatszivilamtliche.

Eine andere Stellung nehmen die Staatsluftschiffe bei diesen Erörterungen ein. Staatsluftschiffe können militär- oder zivilamtliche sein. Unter einem zivilamtlichen Luftschiff ist ein solches zu verstehen, das unter der Leitung eines Zivilstaatsbeamten steht und eine Mannschaft führt, die vom Staat oder seinem Stellvertreter bestellt ist. Solche zivilamtlichen Luftschiffe wären etwa vom Staate zu wissenschaftlichen Zwecken ausgerüstete (zur Erforschung von Polar- und sonstigen unbekannten Gegenden, zu metereologischen oder geographischen

Zwecken und dergl.), ferner Zoll-, Polizei-, Lotsen-[1]), Sanitätspolizei-, Post-, Telegraphenluftschiffe, solche etwa zur Ausbildung von staatlichen Fahrern, Fürsten- und Diplomatenluftschiffen u. a. m. Staatseigentum braucht ein solches Luftschiff nicht unbedingt zu sein. Z. B. wenn der Staat ein Privatluftschiff mietet (chartert) und mit oben gekennzeichnetem Leiter und Mannschaft versieht, so ist dasselbe doch als Staatsluftschiff zu betrachten. — — Auf und über dem Heimatslande werden sich bis etwa auf kleine Vergünstigungen kaum Unterschiede, jedenfalls in staats- und völkerrechtlicher Beziehung, zum Privatluftschiff ergeben. Dass vielleicht (wenn solche vorhanden) geringere oder gar keine Abgaben irgend welcher Natur zu zahlen sind, diese und andere ähnliche Fragen (eigene Aufenthaltsorte, Spezialflaggen etc.), sind im Rahmen unserer Abhandlung zu unbedeutend, um näher berührt zu werden; würden auch zum grössten Teil in das Gebiet des Verwaltungsrechts fallen. — — —

Im Kriege wären die erwähnten Luftschiffe in ihrer Eigenschaft als Staatsluftschiffe ohne weiteres Objekte der Aneignung seitens der feindlichen Macht. Es findet hier das vorher behandelte Luftkriegsbeuterecht seine entsprechende Anwendung. Denn wenn — wie wir sahen — bereits bei Privatluftschiffen der Staat sich irgend eine Verwendung derselben für den Krieg vorbehält, so wird dies doch naturgemäss umso eher noch der Fall sein bei seinen eigenen zivilamtlichen Staatsluftschiffen. — Ausnahmen von solcher Aneignung durch den feindlichen Staat hätten allerdings stattzufinden. Und wie von Seeschiffen — „wenigstens nach den Bestimmungen eines

1) Es lassen sich wohl Verhältnisse denken, in denen gleich den Seeschiffern auch den Luftschiffern eine allgemeine Führerapprobation nicht genügt, sondern es noch spezieller Ortskenntnisse, eben die eines Lotsen, auch in der Luft bedarf.

weit verbreiteten partikularen Völkerrechts — Spitalschiffe[1]), Schiffe, die religiösen, wissenschaftlichen oder wohltätigen Zwecken dienen, Kartell- oder Lotsenboote, keinem Aneignungsrecht unterliegen, auch wenn sie Eigentum des feindlichen Staates sind"[2]), so hätten analog solche Bestimmungen auch für die zivilamtlichen Luftschiffe zu gelten. — —

Bei der geringsten Beteiligung seitens solcher Luftschiffe an den Feindseligkeiten wird der gegnerische Staat seine Folgerungen daraus ziehen; und eine solche Haltung der einen Macht würde als sofortige Beantwortung die Ausübung des Luftkriegbeuterechts seitens der anderen auch auf die vorerwähnten (an sich davon befreiten) Luftschiffe zur Folge haben dürfen. — Endlich würde im Anschluss an die diesbezüglichen seekriegsrechtlichen Beschlüsse der II. Haager Konferenz[3]) auch für einen Luftkrieg das Prinzip der Unverletzlichkeit aller Briefpostsendungen anzuerkennen sein. — — — Die Frage nach der Stellung von Staatsluftschiffen in den Grenz- und Territorialzonen auf und über dem Lande im Krieg und im Frieden haben wir bei den betreffenden Erörterungen hinsichtlich des Privatluftschiffes gestreift und erledigt: Als nicht mehr im eigentlichen National-

1) S. unsere Bemerkung auf S. 18/19 bezüglich der Einstellung von Spitalluftschiffen neutraler Flagge unter die Befehlsgewalt des kriegführenden Staates, dem sie sich zur Verfügung stellen. Sind sie schon an sich unter dessen Flagge, werden sie ohne weiteres in ihrer Eigenschaft als Spitalluftschiffe als zivilamtliche zu betrachten sein. Bei Verwendung von neutralen Luftschiffen dürfte diese Frage streitig sein. Wir möchten aber doch annehmen, dass auch solche Spitalluftschiffe als zivilamtliche, d. h. Staatsluftschiffe anzusehen sind. — Und in der weitaus grösseren Zahl von Fällen werden die hier folgenden Schiffe in Übertragung auf Luftschiffe ebenfalls unter diesen Begriff zu bringen sein.

2) cf. Röpcke, S. 14.

3) „Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege." 1. Kap: Briefpostsendungen.

gebiet sind dort Staatsluftschiffe im Gegensatz zu Privatluftschiffen auch über dem benachbarten Staatsboden nur ihren eigenen nationalen Gesetzen unterworfen. — — — Diese Exterritorialität greift auch (auf und über dem Lande) in völlig fremder Gebietshoheit Platz. Es wäre vielleicht in einer solchen Sphäre ein fremdes Staatsluftschiff, wenn auch nicht ganz befreit von der fremdstaatlichen Kontrolle (z. B. Landungsattest etc.; sein genügender Ausweis wäre eben die das Staatsluftschiff kennzeichnende Flagge), so doch mit wesentlichen Erleichterungen derselben begabt; m. a. W.: Es hätte im grossen und ganzen etwa die Stellung des heutigen Kriegsschiffes in entsprechender Lage, also im fremden Hafen z. B., einzunehmen. — Auch hier wieder würden genaue Einzelheiten und Sonderbestimmungen Sache von internationalen Uebereinkommen sein müssen, in Anlehnung an ähnliche Regelungen des internationalen Seerechts. — — —

Befindet sich der Aufenthaltsstaat im Krieg, so ist natürlich wieder, wie beim Privatluftschiff auch, die Unterscheidung zu machen, ob das betreffende Staatsluftschiff einer neutralen oder feindlichen Macht angehört. — Die Folgen sind dieselben wie dort. — Das dem einen feindlichen Staate angehörende Staatsluftschiff unterliegt unter den vorher erwähnten Voraussetzungen (siehe die Ausnahmen auf S. 30 der Arbeit) dem Aneignungsrecht des andern Staates. — —

— — — Gelangt irgendwie ein Staatsluftschiff (und zwar hier ohne Unterschied, ob ein zivilamtliches oder ein militärisches) eines kriegführenden Staates in das Hoheitsgebiet einer neutralen Macht, so hätten die folgenden Vorschriften zu gelten, die Fauchille treffend präzisiert[1]):

„Les ballons publics des belligérants admis ou échoués sur un territoire neutre ne doivent pas y rester

1) cf. Annuaire, S. 75.

jusqu'à la fin des hostilités; ils peuvent en sortir. Si deux aérostats ennemis sont prêts à sortir d'un même point de ce territoire, l'un ne doit être admis à le quitter que lorsque l'autre aura déjà dépassé l'atmosphère de l'Etat neutre. — — Les seuls actes que les aérostats belligérants peuvent accomplir en territoire neutre sont ceux que réclame l'humanité et qui leur sont indispensables pour atteindre le point le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur pendant la guerre; ils ne doivent rien faire qui puisse augmenter leur puissance militaire, et leur présence ne doit en aucune manière préjudicier à l'Etat neutre." — — —

— — Die Stellung der zivilamtlichen oder vielmehr der staatlichen Luftschiffe überhaupt in „freier" Luft unterscheidet sich staats- und völkerrechtlich in nichts von derjenigen der Privatluftschiffe. Auch entstehen bezüglich Krieg und Frieden keine andern Folgen als die dort erwähnten. — — —

### 2. Militärische.

— — Welche Stellung nimmt endlich in unserer Erörterung das Militärluftschiff ein? Ein Militärluftschiff ist ein solches, welches unter dem Befehl eines Land- oder Seeoffiziers steht und mit einer militärischen Besatzung ausgerüstet ist. Dass es von einer Militärbehörde, wie Fauchille[1]) will, auch noch extra beauftragt sei, scheint uns nicht nötig, da auch ohne speziellen Befehl derart, solange nur der offizielle Führer ein Offizier ist, die Grundbedingung eines Militärluftschiffes erfüllt ist. — — —

Wenn wir nun auch der Meinung sind, dass das lenkbare Luftschiff nicht ausschliesslich dem Kriege zugute komme, — wie auch Zeppelin gesagt hat,

---

1) cf. Annuaire, S. 25.

dass es sein Wunsch sei, seine Erfindung vor allem als friedenerhaltendes Kulturmittel betrachtet zu sehen, so ist doch der Krieg ein wichtiger Faktor in den Entwicklungs- und Verwendungsmöglichkeiten dieses neuen Beförderungsmittels; und in einem Kriege, der auch in der Luft auszufechten ist, würden die eigens für solche Zwecke hergestellten und ausgerüsteten „Kriegsluftschiffe“ naturgemäss die Hauptrolle spielen[1]). — — Es beschäftigen sich auch speziell Militärschriftsteller[2]) mit dieser Frage, die meistens in ihren Erörterungen dahin gelangen, die Nützlichkeit der Luftschiffe für kriegerische Zwecke zwar nicht zu unterschätzen, aber ihm doch in richtiger Erkenntnis seiner begrenzten Möglichkeiten vornehmlich Aufklärungsdienste[3]) zur Aufgabe machen. — Und tatsächlich wird auch das Luftschiff aus technischen Gründen eine eigentliche Angriffswaffe wohl kaum je werden können. — — Das Eingehen auf ganz spezielle Fragen dieser Art würde hier zu weit führen. Es mag darum der Hinweis auf die beschränkte Fähigkeit von Gewichtsaufnahme (im Hinblick auf zahlreiche Mannschaft, schwere Eisenkörper und sonstige Munition) und die daraus sich ergebenden Folgen genügen. — Darin hat allerdings Moedebeck ganz recht, dass man Luftschiffen nicht ohne weiteres verbieten darf, sich als Angriffs- und Verteidigungswaffe zu betätigen; es sei denn, man untersagte auch den Feinden, auf sie zu schiessen. — —

1) Beachtenswert: die Bemühungen der Völker, möglichst kriegstüchtige Typen speziell für ihre Nation herzustellen: der Genfer Ingenieur Alexander Liwentaal; ebenso die Erfindung von Lufttorpedos seitens eines schwedischen Obersten; diese wurde allerdings von der Firma Krupp angekauft und somit uns Deutschen hoffentlich (!) allein gesichert.

2) So Hildebrandt, Moedebeck, v. Alten; ferner Luftschiffer selbst wie Zeppelin, Parseval, Gross; von auswärtigen vor allem: Renard und viele andere.

3) cf. Zeppelin, S. 26.

Folgen wir demselben Autor[1]) in seinen Ausführungen über die Verwendung von Luftschiffen im Zukunftskriege zunächst bezüglich der Austragung auf dem Lande, so kommen wir mit ihm zu den auch uns tatsächlich am wichtigsten scheinenden Momenten ihrer Verwendbarkeit.

Da wäre zunächst die Störung der Mobilmachung. An sich zu verhindern wäre eine solche natürlich bei dem glänzend funktionierenden Apparat der heutigen Militärstaaten nicht. Aber „man kann planmässig besonders in den Grenzprovinzen die leitenden Stellen und die Telegraphen- und Verkehrszentren mit Brandstiftung und Zerstörung heimsuchen". — Die Erkundung und Störung[2]) der strategischen Aufmachung der Armeen wäre eine zweite, den Militärluftschiffen bestimmt zu stellende Aufgabe. Es liegt bei der grossen Bedeutung, die für die Armeeleitung die Kenntnis hat, „wo sich die Heere sammeln, in welcher Richtung, auf welchen Strassen sie von dort aus angesetzt werden", auf der Hand, solche Erkundungsluftschiffe sich möglichst zahlreich und geübt für den Krieg dienstbar zu machen. — Die Zerstörung industrieller Anlagen[3]) im Innern des feindlichen Landes böte eine weitere Verwendungsmöglichkeit. — Im Bewegungskrieg wird das Luftschiff dann ferner drei grosse Aufgaben zu erfüllen haben: Aufklärung über den Gegner; seine Bekämpfung und drittens Störung seiner rückwär-

---

1) cf. Moedebeck, S. 112 ff.

2) Dann wäre für die Sicherheit des Generalstabes eine Nachahmung der japanischen Methode zu empfehlen, die im russisch-japanischen Krieg den Oberbefehlshaber und seine Umgebung weit hinter die Front stellte, wo sie dann in unscheinbaren Häusern in möglichst unauffälliger Weise vor allem mittels Telephon u. Telegraph arbeiteten.

3) Es kämen vor allem solche in Frage, „die das Kriegsmaterial des Gegners ergänzen" (Moedebeck, S. 114).

tigen Verbindungen. [1]) — Und endlich ist zu denken an das Luftschiff im Kampf um Festungen und befestigte Stellungen. Es hätten die für den Landkrieg in den Bestimmungen des Haager Reglements von 1899 [2]) vorgesehenen Fragen gleicherweise auch für den Luftkrieg zu gelten; ebenfalls mit Zugrundelegung des Gedankens, dass nicht befestigte Städte, Plätze, Ortschaften auch von Luftschiffen nicht beschossen werden dürfen. — — —

— — Waren die vorher erwähnten Ausnutzungsmöglichkeiten von Kriegsluftschiffen beim Landkampf schon sehr wichtig, so eröffnen sich für uns Deutsche besonders, die wir ja zwar die erste Heeresmacht der Welt, aber bezüglich unserer Flottenstärke leider erst Anfänger sind, noch weitaus günstigere Perspektiven für den Seekrieg. — Befindet sich Deutschland erst im Besitze von lenkbaren Luftschiffen mit grossem Aktionsradius in genügender Anzahl, mit genügender Wetterfestigkeit, so wird das bisherige Bild bezüglich einer Flotte, die unsere Küsten angreifen will, ein durchaus anderes; und zwar sehr zu Ungunsten der Angreiferin. In einer Periode politischer Spannung würden diese Luftschiffe die Nordsee z. B. überwachen und von allen Bewegungen der nicht näher zu bezeichnenden ev. feindlichen Seestreitkräfte Nachricht geben können. – Die in einer gewissen Presse seit Jahren angedeuteten, als notwendig erkannten Hauptmittel für die ersten Erfolge: nämlich die Schnelligkeit und die Ueberraschung, würden vollkommen illusorisch. — Kommt dann noch ein wohl diszipliniertes Hand-in-Hand-gehen zwischen Seestreitkräften (besonders Torpedobooten) und Luftstreitkräften hinzu, so darf auch eine schwächere Seemacht getrost dem Kampf mit einer überlegeneren entgegensehen.

---

1) cf. die von Moedebeck (S. 115) herangezogenen Gedanken Julliots, des Erbauers des Lebaudy Luftschiffs, zur näheren Ausführung dieser Vorschläge.

2) cf. diese: Artt. 25—28.

Näher noch auf solche etwaigen Vorteile einzugehen, ist hier nicht der Ort; es mag nur betont werden, dass wir uns bei unseren Ausführungen durchaus in Uebereinstimmung mit der ruhigen Auffassung sachverständiger Militärs befinden.

Analog dem Vorhergesagten beim L a n d krieg wäre hier das Ergebnis der II. Haager Konferenz [1]) betreffend „die Beschiessung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten“ [2]) auch auf einen — sit venia verbo — Luft s e e krieg auszudehnen. — — —

— Dass sich übrigens schon die I. Konferenz klar war über die Notwendigkeit einer eventuell bald in Angriff zu nehmenden direkten Regelung von Luftschifffahrtsfragen, beweist das dort aufgenommene folgende Abkommen, welches lautet: „Die vertragsschliessenden Mächte willigen für die Dauer von fünf Jahren ein, das Werfen von Geschossen oder Explosivstoffen aus Luftballons zu unterlassen.“ Auf der II. Konferenz hat sich allerdings eine Anzahl Staaten, so Frankreich, Russland und Deutschland, geweigert, diese im Jahre 1899 angenommene, inzwischen abgelaufen gewesene Erklärung zu erneuern. Nur 28 Staaten haben wieder zugestimmt. Damit ist aber das Bombardieren im Kriege durch Luftschiffe doch nicht völlig freigegeben worden. Die Konferenz erweiterte den erwähnten [3]) Artikel 25 des Haager Abkommens für den Landkrieg von 1899, durch den im Hinblick auf die aufstrebende Luftschiffahrt neu aufgenommenen Zusatz, womit sie solche unverteidigten Wohnstätten, „durch welche Mittel auch immer“ anzugreifen oder zu beschiessen, untersagte. Damit ist die kriegerische Verwendung des Luftschiffs praktisch doch nur für Festungen, Kriegsschiffe und Heeresteile freigegeben wor-

1) cf. die Arbeiten der 3. Kommission.
2) cf. Weissbuch, S. 131/38.
3) cf. S. 35 der Arbeit.

den. Eine frisch-fröhliche Zerstörungsfahrt über ein ganzes Land hinaus, wie sie die Enthusiasten für den Krieg erträumen, ist also schon jetzt durch das Haager Abkommen ausgeschlossen; zu Recht[1]).

### a) Kriegsluftschiffe.

— — Was nun die staats- und völkerrechtliche Stellung betrifft, die ein solches Kriegsluftschiff zu Friedenszeiten auf und über dem Lande in der Gebietshoheit seines Heimatsstaates einnimmt, so wird man wohl sagen dürfen, dass es genau so zu behandeln ist, wie ein zivilamtliches Staatsluftschiff. — Das gleiche gilt für den Aufenthalt desselben in heimatsstaatlicher Gebietshoheit zu Kriegszeiten. — Von der Territorialzone wäre in allen Beziehungen dasselbe zu sagen; eventuell mit dem Sondervermerk, dass Kriegsluftschiffen irgend einer Macht der Aufenthalt in dieser Zone und ihr Befahren unter keinen, auch nicht unter den dort als Ausnahmen vorgesehenen, Umständen zu gestatten sei. Die Gründe ergeben sich aus Spionagerücksichten im allgemeinen, wie aus dem Zweck dieser Grenz- und Territorialzonen im besonderen, ganz von selbst.

Auch in fremdstaatlicher Gebietshoheit auf und über dem Lande darf man wohl für Kriegsluftschiffe die gleiche Stellungnahme bezüglich unserer Disziplinen an-

---

1) Ist so der Hauptvorzug der Kriegsluftschiffe als Aufklärungswaffe vor allem materieller Natur, so ist andererseits auch nicht zu verkennen, dass ihnen ein grosser Wert innewohnt, der mehr auf der moralischen Seite liegt. Die bestdisciplinierte Truppe der Welt wird in ihren Grundfesten, und seien es die eisernsten, erschüttert durch das zweifellos höchst beengende Gefühl, ständig von oben her beobachtet und bewacht, wenn nicht in Lebensgefahr zu sein; ein Gefühl, das noch bestärkt wird durch die Unsichtbarkeit des Gegners bezw. die Unmöglichkeit, sich wirksam von unten zu verteidigen.

empfehlen wie für die zivilamtlichen: in jeder wichtigen Beziehung ist die Behandlung eine gleiche. — — —

Und zwar sind auch die Fragen nach der entsprechenden Stellung bei einer jeweiligen Neutralität, sei es des Luftschiffs, sei es des Aufenthaltsstaats, genau so zu behandeln wie es bei den diesbezüglichen Erörterungen das zivilamtliche Luftschiff betreffend, geschah. — Die Stellung des Kriegsluftschiffes in „freier" Luft haben wir bereits bei Besprechung des zivilamtlichen Luftschiffs bezüglich dieses Gebiets erledigt.[1])

b) Luftschiffe als Träger von Kriegskonterbande.

— — — Diesen eigentlichen Kriegsluftschiffen[2]) reihen sich hinsichtlich ihrer Ansehung als Militärluftschiffe andere, irgendwie militärisch verwendete, an. Es kämen solche militärischen Luftschiffe in weiterem Sinne wohl hauptsächlich nur zu Kriegszeiten in Frage und neben solchen, die zu Spionagediensten und ähnlichen Zwecken zu verwenden wären, hätte man vor allem die Träger von Konterbande[3]) als wichtigste Gattung solcher Luftschiffe ins Auge zu fassen. Ob ursprünglich vielleicht Privatluftschiff oder zivilamtliches, ist gleich: Mit dem Augenblick, wo ein Luftschiff Konterbande führt, ist es seiner Behandlung nach durchaus in die Reihe von Militär- bezw. reinen Kriegsluftschiffen zu stellen und entsprechend zu behandeln. Alle Bestimmungen sind daher in jeder Beziehung und für alle Zeiten und Gebiete dieselben wie für die Kriegsluftschiffe. —

---

1) cf. S. 32 der Arbeit.

2) cf. S. 33 der Arbeit.

3) cf. Näheres über diesen Begriff bei Bonfils, S. 73 ff. und bei Holtzendorff Bd. IV, S. 713 ff. (Bulmerincq); und vor allem bei Ferneck, S. 9 ff.

## Zwei Zusatzbemerkungen über Luftschiffstationen und Verstaatlichung bezw. Konzessionierung der Luftschiffahrt.

— — Es seien hier noch zum Schluss zwei Fragen berührt, die uns aus der Fülle der kleineren, und daher nicht im Rahmen dieser Arbeit erwähnten, doch noch einiger Bemerkungen wert scheinen. — Die erste betrifft zunächst die Forderung nach künftig zu errichtenden Luftschiffsstationen [1]), als Sonderaufenthalte für Luftschiffe. — Und wenn sich auch nach jetzt erfolgter Lösung der technischen Seite der Frage ein Niedergehen auf dem Land ganz allgemein (d. h. überall) auf (nationalem oder internationalem) verwaltungsrechtlichem Wege lösen lassen wird, so sind solche speziellen Stationen trotzdem unbedingt nötig. Wie das Schiff seine Häfen und Docks, die Eisenbahn ihre Bahnhöfe und Schuppen, das Automobil seine Garagen und Reparaturwerkstätten hat, so bedarf auch das lenkbare Luftschiff solcher, nur seinem Wesen und seinen Zwecken entsprechende Bauten; und zwar umso dringender, je mehr es erst durch zahlreichere Exemplare, billigere Herstellungs- und Beförderungsmöglichkeit, und grössere Sicherheit allgemeines Verkehrsmittel geworden ist. — Es braucht der Luftschiffer notwendigerweise solche Orte [2]), von denen er weiss, er

---

1) So etwa kann man solche zu fordernden neuen Einrichtungen wohl bezeichnen; warum aber, wie es uns verschiedentlich begegnete, das Wort „Bahnhof“ dafür angewendet werden sollte, wo es sich weder um eine „Bahn“ noch um einen „Hof“ handelt, dürfte nicht klar sein.

2) cf. die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen dem Dresdner Stadtrat und Zeppelin. — Ferner sei erwähnt, dass in Hamburg von privater Seite aus den Behörden der Vorschlag gemacht worden ist, auf Staatskosten an geeignetem Platz in geeigneter Weise eine Luftschiffshalle zu errichten; und endlich sei hingewiesen auf die wohl bald ins Leben tretenden Luftschiffhallen in Friedrichshafen.

kann dort sicher ankern; sicher sowohl in Bezug auf seine eigene und seines Fahrzeugs Wohlfahrt, als auch auf die der Menschen, die unter ihm auf dem Lande sind. Er braucht sie ferner, um seine Vorräte an Gas, Benzin, Elektrizität und Ballast, wie an allem, was er an direkt und indirekt notwendigen Instrumenten für seine Fahrt nötig hat, dort aufnehmen zu können. Bei kleineren Havarien muss er sich hier nötigenfalls in den Stand gesetzt sehen, das Luftschiff wieder leistungs- und manöverierfähig zu machen. Er muss da etwaige Kranke zurücklassen, Post abgeben und erhalten und vor allem seinen Bedarf an Lebensmitteln, und in Kriegszeiten eventuell an Schiess- und Wurfmaterial decken können und vieles dergleichen mehr[1]). — Und vom Standpunkt des Staats aus betrachtet, wären diese Stationen wohl die geeignetsten Punkte für eine Ueberwachung (Zoll[2]), Sanitätspolizei etc.) bezw. für eine eventuell nötige Festnahme. — Die staats- und völkerrechtliche Stellung, die im übrigen alle Luftschiffe in den Stationen im Krieg und Frieden und in den verschiedenen besprochenen Gebieten einnehmen, ist derjenigen auf dem Lande im allgemeinen in jeder Beziehung ganz gleich. — —

Und endlich sei noch einer Frage gedacht, die auch Meili[3]) anschneidet; nämlich die nach einer Monopo-

---

1) Es sind etwa vor den Städten auf freiem Terrain grosse Hallen zu errichten, die die Hüllen der Luftschiffe bergen. Denn eine solche Halle innerhalb der Stadt, wie etwa Autogaragen und Bahnhöfe, verbietet sich infolge der bezüglichen Grössenverhältnisse und infolge der Unausführbarkeit des Aufstiegs von selbst- es sei denn, dass die Häuser, die die Luftschiffe aufnehmen, mit plattförmigem Dach erbaut werden, (auf- und zuklappbar), von dem aus der Luftschiffaufstieg erfolgen kann. — Eine interessante volkswirtschaftliche Frage bietet sich hier hinsichtlich einer etwaigen Preissteigerung des Grund und Bodens ausserhalb der Stadt infolge solcher dort errichteten Luftschiffhallen.

2) Internationale Zollaufsicht mit internationalen Beamten?

3) cf. Meili, S. 20.

lisierung der gesamten Luftschiffahrt durch den Staat. Auch wir möchten mit dem Züricher Völkerrechtler eine solche a priori ablehnen. Eine Verstaatlichung, etwa analog der beim Eisenbahnwesen, empfiehlt sich nicht aus den vorher[1]) erwähnten Bedenken gegen die Verwendbarkeit der Luftschiffe als Transportmittel im grossen Umfang. Es würden so die Kosten des Betriebes keineswegs im Einklang stehen mit den Einnahmen. — Auf einem gesunden Finanzwesen beruht neben der moralischen Tüchtigkeit die Existenzberechtigung eines Staates. Und es würde daher trotz gewisser dafür[2]) sprechender Momente eine Verstaatlichung der Luftschiffahrt nicht tunlich sein. — — Der Bau und Betrieb von Luftschiffunternehmungen dagegen einer staatlichen Konzession zu unterstellen, erscheint uns durchaus wünschenswert. — — Wir möchten hier in grossen Zügen den Grundgedanken Meilis[3]) uns anschliessen.

„Das Erfordernis einer solchen Konzession lässt sich in denjenigen Staaten, in denen ein staatliches Monopol für den Personentransport besteht, ohne weiteres daraus herleiten. Denn die Fahrten mit Luftschiffen würden einen Eingriff in dieses Monopol herbeiführen.“ Dieses Monopol würde für jeden Staat den Rechtstitel abgeben, kraft dessen er über dem Luftschiffbetrieb seine Hand halten könnte. — Der Jurist hat hier erst dem Techniker an zweiter Stelle zu folgen. Tastende Vorschläge wären vielleicht, um nur die uns am wichtigsten scheinenden herauszunehmen: die Forderung nach einer Art Kollaudation, einer Nationalisierung, ähnlich wie bei den

---

1) cf. S. 20/21 der Arbeit.

2) Enger Zusammenhang aller Verkehrsmittel unter einander, also auch mit dem der Luftschiffahrt; die beim Luftschiff engagierten Zollinteressen; Kollision zwischen drahtloser Telephonie und Telegraphie mit der Luftschiffahrt; ev. grössere allgemeine Betriebssicherheit; und endlich Fragen der Landesverteidigung.

3) cf. Meili, S. 22.

Seeschiffen, durch obrigkeitlichen Akt (acte de francisation, atto di nationalità, certificate of registry); ferner das Verlangen nach einer persönlichen Qualifikation des Leiters als conditio sine qua non der Inbetriebsetzung; und endlich wären Vorschriften nötig etwa über die Betriebsart; und zwar zum Schutz der Passagiere, der Angestellten, anderer Luftschiffe und deren Eigentümer. — Viele andere Fragen, die sich aus diesen Erörterungen ergeben, so besonders auch die nach einem etwaigen Expropriationsrecht, scheinen uns zu spezieller, (teilweise auch garnicht mehr rein öffentlichrechtlicher), Natur, um in den Rahmen dieser Abhandlung zu passen. Sie alle aber wären gemäss unserm leitenden Grundgedanken, wenn irgend möglich, auf der Basis internationaler Uebereinkommen zu erledigen. —

## C. Schluss.

### Ausblick auf baldige Entwicklung eines Luftschiffahrtrechts.

— — Wie bereits erwähnt, ist uns wohl bewusst, in vorangegangener Untersuchung aus den gesamten Möglichkeiten, die sich als Folgeerscheinungen an die Erfindung des lenkbaren Luftschiffs knüpfen werden, nur einen ganz speziellen Teil ein wenig beleuchtet zu haben; und auch aus den Fragen des Rechtslebens, das in verschiedenen seiner anderen Disziplinen (Zivilrecht, Strafrecht, Verwaltungsrecht u. a.) auch mit dem Luftschiff in Berührung treten wird, ist nur ein kleines Sondergebiet herausgegriffen worden. Aber uns schien es dasjenige zu sein, welches entsprechend dem Vorwurf mit seinen weiten Perspektiven auch die weitesten Gesichtspunkte bot. — — — Und dieses wären also unsere Vorschläge für die beiden Disziplinen des Staats- und Völkerrechts. Fortschritte der Technik werden Aenderungen verlangen, zu

denen aber das Recht stets imstande sein wird. Das Kulturbewusstsein der modernen Staaten, dessen Aeusserung im internationalen Leben das Völkerrecht ist, wird sich nicht einschläfern lassen. — Wach steht es auf der Wart, wenn die Fragen des praktischen Lebens nach ihm verlangen! Dieser Augenblick ist, — wir sahen es —, nun da. — — —

— — Wir möchten beides nicht; weder den Utopien der Idealisten folgen, welche sagen, das Luftschiff wird solcher „Schrecken der Völker" werden, dass durch die Weigerung jedes Einzelnen Kriege für die Zukunft unmöglich werden; noch auch möchten wir jenen beipflichten, die meinen, dass vorläufig Rechtsbestimmungen überflüssig seien, weil die Entwicklung der Luftschiffahrt noch zu sehr in den Anfängen wäre. — Kriege werden sein, solange uns gleich geartete Wesen diesen Planeten bewohnen. — — Und gaben wir zu, dass das Prinzip der Luftbeherrschung gelöst ist, müssen wir auch, wie eingangs erwähnt, in unserer schnelllebigen, erfindungsreichen Zeit an eine praktische Ausbeutung und Ausgestaltung im weitesten Sinne als mit einer nur zu bald eintretenden Tatsache rechnen. — — Normen zu geben, jedenfalls ihre Grundzüge, ist daher durchaus nicht überflüssig; wie ja auch die schnell empfundene Notwendigkeit bezüglich der drahtlosen Telephonie und Telegraphie bewiesen hat; wenn dort auch noch keine definitiven Resultate gezeitigt wurden. — — Auch die Tatsache, dass der Plan der französischen Aëronauten, ein Komitee zu bilden zwecks Ausarbeitung von Vorschlägen für bestimmte internationale Abmachungen hinsichtlich der Wahrung der Luftgrenzen zwischen den einzelnen Staaten, als endgültig gescheitert zu betrachten ist, beweist nur das loyale Verhalten der französischen Regierung gegenüber der deutschen. Die erstere brachte den obigen Versuch zum Scheitern, um anzudeuten, dass sie den privaterseits deutschen Ballons gemachten Spionagever-

dächtigungen durchaus fern stehe. — Gegen unsere Forderungen beweist das Misslingen dieses Versuchs nichts. — — —

Und wenn erst in der Diplomatie wirklich überall mit dem Taillerand-Metternichschen System der wichtigtuenden Heimlichkeit und des unwahren Versteckspielens gebrochen ist, und erst allgemein der Bismarcksche Grundsatz zur Herrschaft gelangt, dass bei Staatsgeschäften wie bei andern vornehme Offenheit das beste nicht nur in moralischer, sondern auch in praktischer Beziehung ist, so wird sich unter den Staaten besonders aus Gründen des gemeinsamen Interesses auch eine internationale Basis schaffen lassen, auf der das Luftschiffahrtsrecht im weitesten Sinne praktisch geregelt wird zum Segen der Völker. —